Exp 0333

t

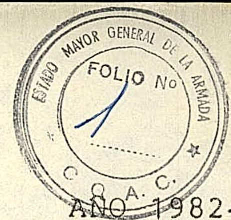
I N D I C E

Nº INTERNO	ARCHIVO	DOCUMENTO
Ø266	5-A-9	Centro de Análisis Naval EEUU.
Ø267	"	Estudio sobre grado de alistamiento y preavisos mínimos y necesarios para el planeamiento de operaciones y despliegue de las unidades Submarinas.
Ø271	"	Ley de Defensa.
Ø272	"	Informe Tte. Marcelo VIGNOLLES (Comisión Agrup.Naval Malvinas)
Ø274	"	Doctrina británica.
Ø276	"	GFH de CFT 40 a COOP y GRANVILLE
Ø282	"	Informe de DISA s/conclusiones sanidad en combate.
Ø288	"	Informe del DEHE referente equipo del personal embarcado.
Ø289	"	Informe de la Escuadra Aeronaval Nº 1 relacionado con lanzamiento de torpedo.
Ø290	"	Informe de la Escuadrilla Aeronaval del Reconocimiento s/vuelos efectuados.
Ø291	"	Informe del Dpto. "B" JEIN s/publicación de EE.UU.
Ø328	"	Análisis del Conflicto efectuado un Alte. de BRASIL.
Ø331	"	Apuntes de la ESGN de España relacionados con el conflicto.
Ø332	"	Idem anterior.
Ø333	"	" "
Ø549	"	Guiado de emergencia del submarino clase SALTA.

C.O.A.C.
EXP C. INTE NO Nº ∅333

C.O.A.C.
ARCHIVO : º 5-A-9

CLASIFICADO



ESCUELA DE GUERRA NAVAL

-Logística-

AÑO 1982-

CLASIFICADO

(7)

LA MARINA MERCANTE INGLESA EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS

(TRADUCCIONES DE REVISTAS - MAYO Y JUNIO 1.982)

OF. 812.

LA MARINA MERCANTE INGLESA EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS.



El conflicto de las Malvinas ha puesto de manifiesto una gran deficienci de la Flota en cuanto a buques auxiliares y para suplirla se ha visto ne cesitada de requisar o contratar a gran número de buques mercantes de to do tipo, principalmente de pasageros,portacontenedores, petroleros, roll ou-roll off y remolcadores.

El mayor problema presentado a la Fuerza Naval que debía operar en aguas del Atlántico Sur fué la falta de bases utilizables en el área. Este es un problema que se debe afrontar, normalmente con los buques de Aprovisi namiento Logístico de la Flota, con capacidad de efectuar maniobras de a provisionamiento en la mar. En donde los buques mercantes tienen una apl cación valiosa es en el aprovisionamiento y reaprovisionamiento de los b ques de Apoyo de la Flota.

Los petroleros fueron los que obviamente se solicitaron desde el momento inicial de la crisis, ya que las operaciones de la Flota a tan grandes - distancias ocasionan una gran demanda de combustible; los primeros requi sados fueron tres de tipo pequeño de cargo múltiple (de más de 25.000 tm "BRITHIS ELK"; "BRITHIS TAMAR" y "BRITHIS TAY". Parece que para el abast cimiento de la Base de Ascensión y Sta. Elena desde Gran Bretaña, se uti lizaron petroleros mayores de bandera extranjera en régimen de alquiler.

En cuanto al "CAMBERRA" (44.807 Tns.), la idea inicial era que no entrar en aguas hostíles (in excluir la visita a "Ascensión" o "Sta. Elena") y que los 2.000 infantes de marina y paracaidistas serían transbordados po helicópteros y lanchas ligeras a los buques de la Flota, su exacta local zación estaría condicionada únicamente a las condiciones meteorológicas.

El "Camberra" fué elegido como transporte de tropas por una serie de fac res entre los cuales no es el de menor importancia el que su situación g gráfica en el momento de la requisa, era proxima a Sonthampton después d un crucero de cuatro meses alrededor del mundo y, por otra parte, que el Queen Elizabeth 2 se encontraba lejos.

Otro factor de indudable valor fué su elevada velocidad que le permitirí alcanzar el Atlántico Sur a 27½ nudos sin problemas. También debió influ ir la experiencia de su capitán que no extraño a las operaciones navales había servido en varios buques de la RN y estudiado en el Colegio de Dar mouth y tomado parte en varios proyectos hidrográficos.

Además, la conversión del "Camberra" en transporte de tropas requería un camente modificaciones ligeras para llevar solamente 2.000 hombres. Ofici

.../mente...

mente no se dieron razones para tan reducido número, aunque la lógica y los movimientos de otros buques mercantes puedan dar alguna indicación: El "Canberra" estaba previsto para su servicio como transporte de tropas en viaje trasatlántico de 3.500 millas entre las costas de los USA y el continente Europeo, en un viaje de 5½ dias. Su capacidad de transporte de tropas podría ser, con algunas modificaciones y de algunos dias de trabajo, de unos 5000 a 8.000 hombres. Su capacidad de pasaje era inicialmente de 2.000 en viaje de linea pero se redujo a 1.737 para los viajes de "crucero". Las modificaciones para transporte prolongado de 2.000 hombres serían necesariamente muy pequeñas y podría encontrarse en ruta al Atlántico Sur en 48 horas, en estas condiciones no habría reducción de eficacia de la tropa aunque la navegación fuera muy prolongada.

Al requerir un mayor número de hombres se llama al servicio al "Queen Elizabeth 2" cuya llegada a Southamptton estaba prevista para el lunes 12 de Abril y a varios grandes "ferries" que operaban en el Mar del Norte; éstos fueron el "Norland" de 12.988 Tns. con capacidad para 1.400 pasageros y una considerable capacidad de carga roll on - roll off, el "Elk" y otros. Además se requisó el Uganda previsto como buque de transporte rápido entre el Reino Unido y Gibraltar o Ascensión, idóneo para estas operaciones por sus grandes dormitorios corridos y su despejada cubierta sin obstrucciones que puede ser usada para transbordo por helicópteros.

Para misiones de refuerzo se requisó también un tercer gran crucero, el "Sea Princess" (que llegó a Southanptton a 0700 horas del 23 de Abril) y algunos "ferries" más, listos para entrar en servicio.

Las modificaciones del "Camberra" fueron mínimas pero se efectuaron con gran rapidez y eficacia. El "Camberra" llegó a Southanptton el lunes, remontaba aún la canal cuando ya estaban trabajando en su nueva cubierta de helicópteros y quedó listo a 0700 horas del miercoles. El acero para las plataformas de H/C había llegado de Escocia en la mañana del domingo 4 de Abril, e introducido en el taller de chapa nº 1. Cuando se terminaron las nuevas cubiertas resultaron demasiado grandes para las puertas de la nave y hubo que tirarse la pared, luego fueron puestas sobre gabarras y llevadas a esperar la llegada del buque en la canal.

La cubierta de helicópteros a popa del puente, sobre la piscina, fué terminada antes de salir a la mar, pero la segunda ofreció algunas dificultades y soldadores, caldereros y chapistas voluntarios salieron a la mar para terminarla con la intención de desembarcar en Ascensión. (Inicialmente se pensó en ponerla delante del puente pero se decidió la solución de ponerlo a proa de la chimenea en la misma cubierta que la otra plataforma.)

.../Hubo ...

Hubo que quitar una superestructura, pero se adoptó este lugar ya que a proa del puente quedaba poco margen para errores en operaciones rápidas, de los H/Cs.

Para permitir las operaciones de los H/C se quitaron las antenas de hilo y fueron sustituidas por otras que incluian además bandas de frecuencia de uso militar.

Como buque hospital el "Camberra" no resultaba idóneo pese a su estabilidad y a disponer de un hospital propio que fué suplementado. Por otra parte, el "Uganda" había sido concebido para operar en esta misión, sus dormitorios cumplian exactamente las condiciones para ello permitiendo al equipo médico una mejor vigilancia de enfermos y heridos que en los camarotes privados del "Camberra".

Una de las más sorprendentes cualidades del "Camberra" resultó ser sus grandes posibilidades para operaciones prolongadas sin necesidad de reabastecimiento y sus facilidades para el reaprovisionamiento de agua.

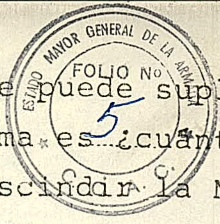
La Unión Soviética ha mostrado un gran interés por el "Camberra", envió un AGI para seguirle y no le abandonó, permaneciendo constantemente a 2 millas por su popa, observando las operaciones con helicópteros y el aprovisionamiento de combustible.

Otro de los buques que se reunió con la Flota fué el "Elk" de 5.463 Tns. que pudo jugar un papel muy activo en el desembarco. Unicamente necesitó alguna preparación de camas y cois para su uso por unidades para el asalto inicial. Puede transportar gran cantidad de material pesado y desembarcarlo en profundidades de agua aceptables o en rampas pontones. El "Elk" es un buque de aguas poco profundas. Tiene otros dos gemelos de la Cía. Townsend-Thorensen en la linea Felixstone-Zeebrigge. Otros de la Cía. North Sea Ferries: "Norsea" y sus gemelos "Poma" y "Tipperary" que difiriendo en algunos aspectos son capaces también de embarcar gran cantidad de fuerzas con importante autonomía y velocidad de 18 nudos. Podrían haber sido requisados otros muchos Ro-Ro pero fueron desechados por haber sido diseñados para cortos viajes por el Canal y tener, por tanto una autonomía limitada.

En cuanto a remolcadores y buques de salvamento hay que destacar el "Salvageman" de 20.000 CV y otros más pequeños como el "Irishman" de 9.000 CV.

No se conocen detalles de todos los buques requisados o controlados pero se estima que al menos dos buques más fueron requisados como el "Atlantic Conveyor" (18.000 Tns.) por ejemplo. Para reemplazar a los petroleros de la Flota en "aguas de casa" se requisaron otros 7 petroleros.

.../En un ...



En un conflicto como el de las Malvinas, la marina mercante puede suplir a la falta de buques auxiliares en la Flota pero el problema es ¿cuánto tiempo puede seguir contratando o requisando?, ¿podría prescindir la Marina Mercante de estos buques en otro tipo de conflicto?.

En los últimos años la UK Fleet no ha tenido una política correcta sobre buques mercantes, cada año aparece menos tonelaje en el registro de buques... ¿Cuál es el caso de España?.

EL "QUEEN" ES LLAMADO AL SERVICIO.

Hacía escasamente un día que el "Queen Elisabeth 2", buque insignia de la "Cunard Line" y último de los grandes buques de linea de pasageros del Atlántico Norte, había salido de Southampton en viaje a Filadelfia, cuando sus dueños recibieron un mensaje urgente del Gobierno Británico. El trasatlántico de 67.500 Tns. era requerido inmediatamente para servicio militar. Su posible misión: transportar al Atlántico Sur, unos 3.000 ó 4.000 hombres de las 5ª Brigada de Infantería y unidades de apoyo. Fuerza que - probablemente estaría destinado a constituir la guarnición de las Malvinas en el caso de ser recuperadas. Como sus antecesores "Queen Mary" y "Queen Elizabeth" que sirvieron como transportes de tropas en la II GM., el "QE2" venía a ser un simbolo de como los ingleses resuelven una crisis nacional.

El portavoz del Ministerio de Defensa había explicado que el tamaño del barco, su velocidad y sus posibilidades le hacian "inestimable e imprescindible para transportar una importante cantidad de Fuerzas, por lo cual debería ser mantenido listo para estar operativo en cuanto se solicitara". Habia sido cancelado un pasage de 1.700 viajeros para un crucero de 13 días por el Mediterraneo, de acuerdo con la advertencia del Ministerio. El -- "QE2" podía hacer el viaje de 8.000 millas a las Malvinas en unos diez días a una velocidad de 28,5 nudos, velocidad que le proporcionaba buena protección contra posibles ataques de submarinos convencionales, de velocidades máximas de 19 nudos en superficie y 16 en inmersión. El "QE2" era sin embargo vulnerable a misiles aire-superficie como los que la semana anterior habían hundido al destructor "Sheffield", pero al menos podía librarse de la amenaza de los submarinos argentinos.

El gobierno británico había llamado anteriormente a otros dos transatlánticos de la Compañía "Peninsulas and Oriental Steam Navigation CO" (comunmente conocida por P&O), el "Uganda" de 16.907 Tns. y el "Camberra" de 45.000 Tns. y preparados para su misión militar con asombrosa rapidez. El "Uganda" un "crucero universidad" que normalmente llevaba algo más de 900 estudiantes en viajes por el Báltico y Mediterraneo, solamente necesitó pequeñas modificaciones para ser transformado en un buque-hospital de 1000 camas. En un muelle de GIBRALTAR 300 obreros prepararon el buque instalando plata-

.../formas...

formas de helicópteros prefabricadas. Un salón-fumador y una galería fuero convertidos en quirófano (operating theaters); un salón de baile en una sa la de 100 camas. En menos de una semana, el "Uganda" navegaba hacia el Atlántico Sur, las notas del "Rule Britannia" sonaban por su sistema de alta voces. Igualmente,el "Camberra" fué alistado con una plataforma de helicóp teros sobre su piscina. Los comandos de infantería de marina fueron instruidos para no pisotear las alfombras hasta que fueran protegidas, en tres - dias el "Camberra" navegaba hacia la zona de combate con 2.000 hombres a - bordo.

La adaptación del "QE2", un hotel flotante de lujo con siete bares, cuatro piscinas y un casino, fué un asunto más complicado. Fué sacado gran parte del mobiliario y decoración de los alojamientos de pasajeros. La "Cunard" decidió almacenar en tierra la buena porcelana, las cristalerías, jarrones las 17.000 botellas de champagne y media tonelada de caviar. La tripulació trabajó duro para desembarcarlo en Southampton antes de la salida, junto - con los aparatos de los gimnasios de a bordo y muchos otros equipos. Se -- quitaron los cuadros pero los espejos de las paredes y las mesas de materiales nobles quedaron en su sitio.

Se instaló una plataforma de helicópteros para suplementar la que ya tenía el barco. Se emplearon unos 5.000 piezas de lona para cubrir paredes y alfombras. Se embarcaron gran cantidad de raciones de cosas tales como chocolate y helados y unas 100.000 latas de cerveza. Trabajando día y noche, el Transatlántico estuvo listo para navegar en tres dias. Alrededor de un tercio de la tripulación normal de más de 700 hombres firmaba para un aventurado viaje hacia el sur, con un sobresueldo del 150% cuando cruzaran el paralelo de 7º grados sur. El Capitán del barco era el Capitán Alexander Hutcheson.

La última semana el gobierno había requisado unos 50 buques privados con - el procedimiento legal conocido como "Queen's Order in Council". Estos buques incluian toda clase de cargueros, remolcadores y cuatro pesqueros de arrastre que la marina planeaba utilizarlos como dragaminas en las proximidades de las Malvinas. Los pesqueros estaban mejor equipados para las frias aguas del Atlántico Sur que los dragaminas de la marina, ademas, los pesqueros estaban diseñados para largos viajes y equipados con sonares de pesca, capaces tambien de detectar buques enemigos.

Según fuentes no oficiales, el coste que la guerra ha supuesto hasta el momento más de 1 billón de dolares, no habiendose habilitado un fondo de 4,5 billones. Solamente el "QE2" está costando al gobierno 225.000 dolares por día, el "Uganda" y el "Camberra" alrededor de 175.000 dolares cada uno. La

.../"Cunard"...



"Cunard" perdió 3,5 millones de dolares al cancelar el crucero por el Medi terraneo, y lo mismo que otros armadores espera verse compensada. La Prime ra Ministro Margaret Thacher dijo "Esto ha sido muy bueno para la marina - mercante, no ha sido tan bueno en muchos años".

El conjunto de las operaciones marítimas fueron llevadas a cabo con nota- ble velocidad y eficacia pero se afirma que fué una suerte. Fué consecuen- cia de un plan de emergencia, formulado en 1978 por la OTAN para el alista miento rápido de 300 buques específicos de las marinas mercantes de las na ciones miembro para épocas de emergencia. La suerte de Inglaterra fué ma- yor aún ya que una parte importante de la "Royal Navy" se encontraba parti cipando en unos ejercicios de la OTAN en GIBRALTAR cuando sucedió la inva- sión de las Malvinas. Esto permitió que un número de buques, incluido un - submarino nuclear se encontraran listos y en la mar, algunos de estos buqu se encontraban ya a unas 1.000 millas de las Islas Británicas en dirección al Atlántico Sur.

PORTACONTENEDORES.

Los dos buques portacontenedores; "Atlantic Conveyor" y "Atlantic Conway" pertenecientes a la Cunard, requisados por el Gobierno británico, fueron - transportados en muy pocos dias, no solo en buques de transporte militar, sino en buques hábiles para operaciones con helicopteros y aviones Harrier Ha bastado soldar una serie de chapas sobre los soportes de deslizamiento de los contenedores.

En esta línea de transformar buques mercantes para misiones de guerra, la marina norteamericana tiene previsto unos planes ya conocidos, según los - cuales podrian transportar, rápida y economicamente, buques portacontene- dores en portaaviones. Las necesidades esenciales para ello (Talleres, pa- ñoles, reservas, equipos de control... etc.) estaran repartidos en 60 con- tenedores alineados en cubierta. Sobre los contenedores se montará una pis ta desmontable para helicopteros y aviones de despegue vertical.

Solo son necesarios 100 mts. de eslora libre y existen más de 200 buques - con estas caracteristicas en los paises de la OTAN.

:::/BUQUES AUXILIARES...

BUQUES AUXILIARES DE LA FLOTA.



PETROLEROS.

"TIDESPRING" --------- 18.100 Tns.

"BUE ROVER" --------- 6.600 Tns. de combustible, pañoles secos y ta
ques de agua.

"GREY ROVER"

"PEARLEAF"

"PLUMLEAF"

"OLMEDA" --------- con Sea King.

"APPLELEAR"

APROVISIONAMIENTO.

"FORT AUSTIN" --------- con LYNX (Insignia del Grupo de Aprovisionamien Captain SC. Dumlop)

"RESOURCE" --------- con Sea King.

"STROMNESS"

ROMPEHIELOS.

"ENDURANCE"

BUQUES MERCANTES REQUISADOS O ALQUILADOS QUE ACTUARON EN EL ATLANTICO SU

Buques de Linea.

"CAMBERRA" Cia P&O. Transporte de Tropas ----- 45.000 Tns.

"UGANDA" Cia P$O. Hospital ---------------- 14.000 Tns.

"QUEEN ELIZABETH 2" Transporte de tropas.

Buques de Carga.

"ELK"	Cia P&O.	RO-RO.	-----------	8.500 Tns.
"ATLANTIC CONVEYOR"	Cia P&O.	RO-RO.	-----------	18.000 Tns.
"NORLAND"		RO-RO.	-----------	12.988 Tns.
"EUROPIC"			-----------	4.190 Tns.
"FINNANGER"			-----------	21.267 Tns.

../Petroleros...



Petroleros.

Tamar, Tay, Esk (15.642 Tns.)

Test, Dart (16.653 Tns.)

Esso Fawley (11.064 Tns.)

Wye, Avon (15,600 Tns.)

G.A. Walker (18.744 Tns.)

Ivy, Fern (13.252 Tns.)

Fort Toronto (19.982 Tns.)

Luminette (14.952 Tns.)

Cortina (6.499 Tns.)

Irioman (3.623 Tns.)

Remolcadores.

Salvageman.

Irish man.

Yorkshireman.

Pesqueros de arrastre(¿Dragaminas?.

Northella ....1.238 Tns.

Cordella ....1.238 Tns.

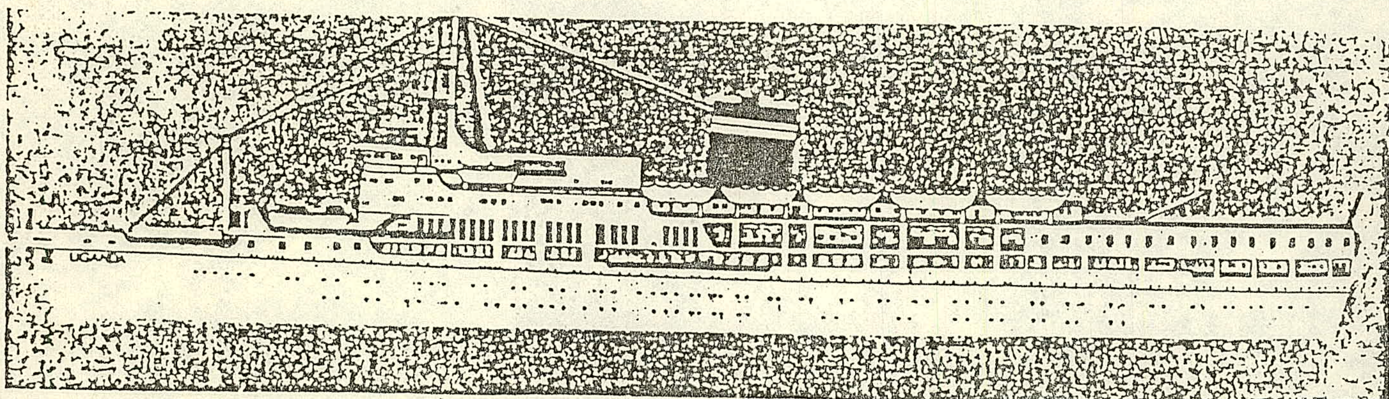
Fornella ....1.207 Tns.

Junella ....1.615 Tns.

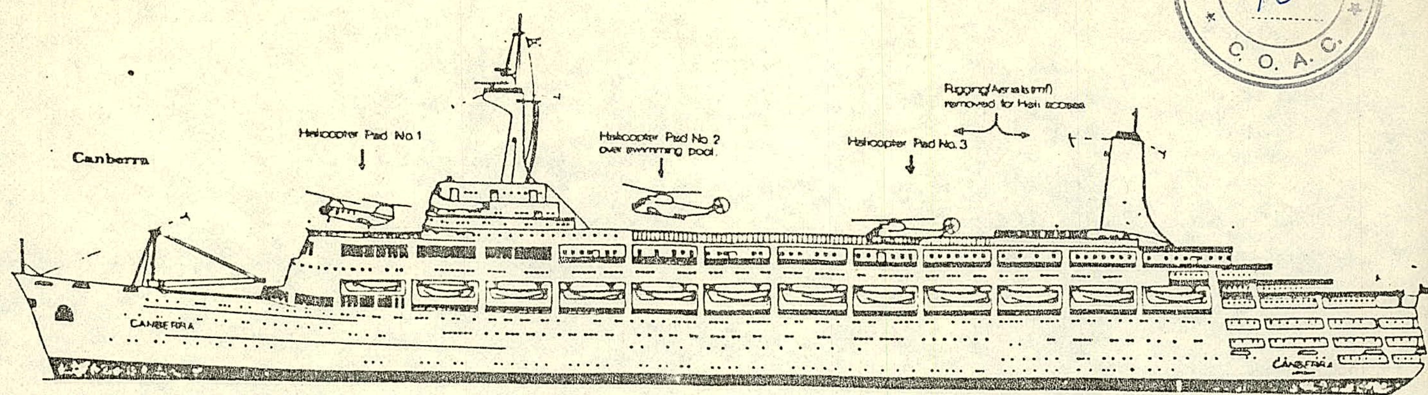
Buque auxiliar de explotaciones petrolífe

Stena Seaspread ..9.000 Tns. (usado como

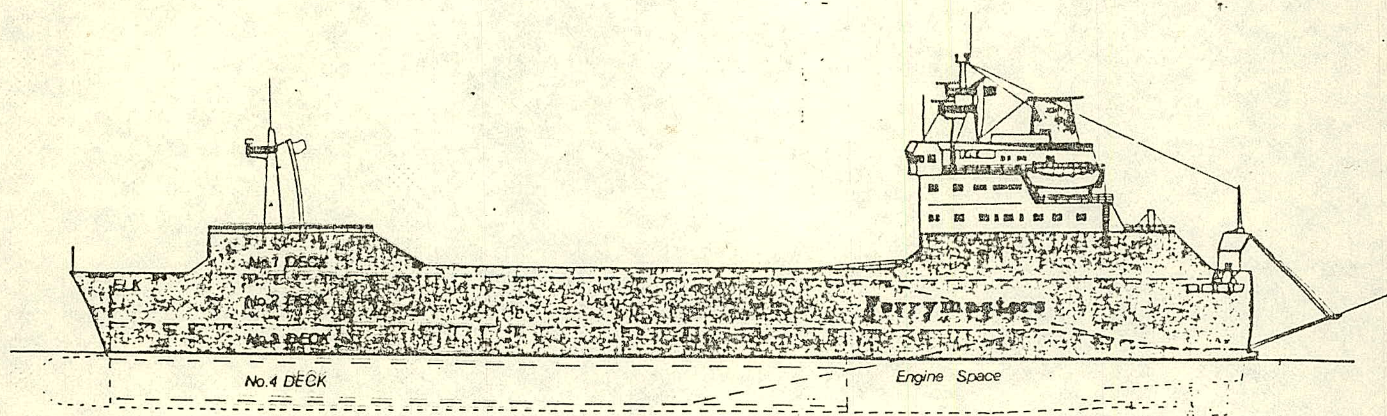
que de reparaciones



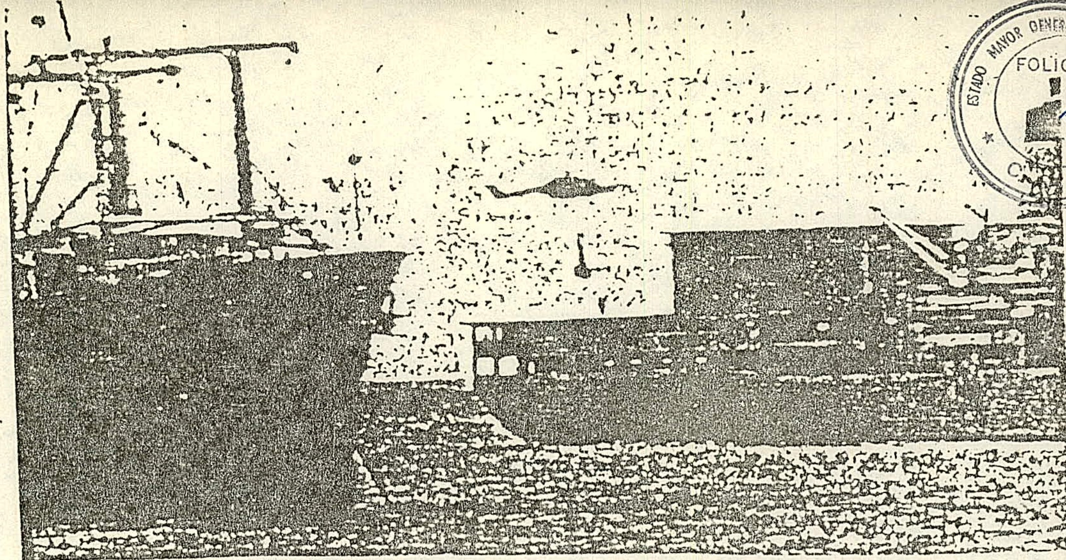
El "UGANDA". Fué modificado en el dique de Gibraltar en dos días, adaptándolo como buque hospital para 1.000 camas, con 200 camas extras y 100 oficiales y enfermeras. Una plataforma de helicóptero y pintadas señales de Cruz Roja en popa y costados.



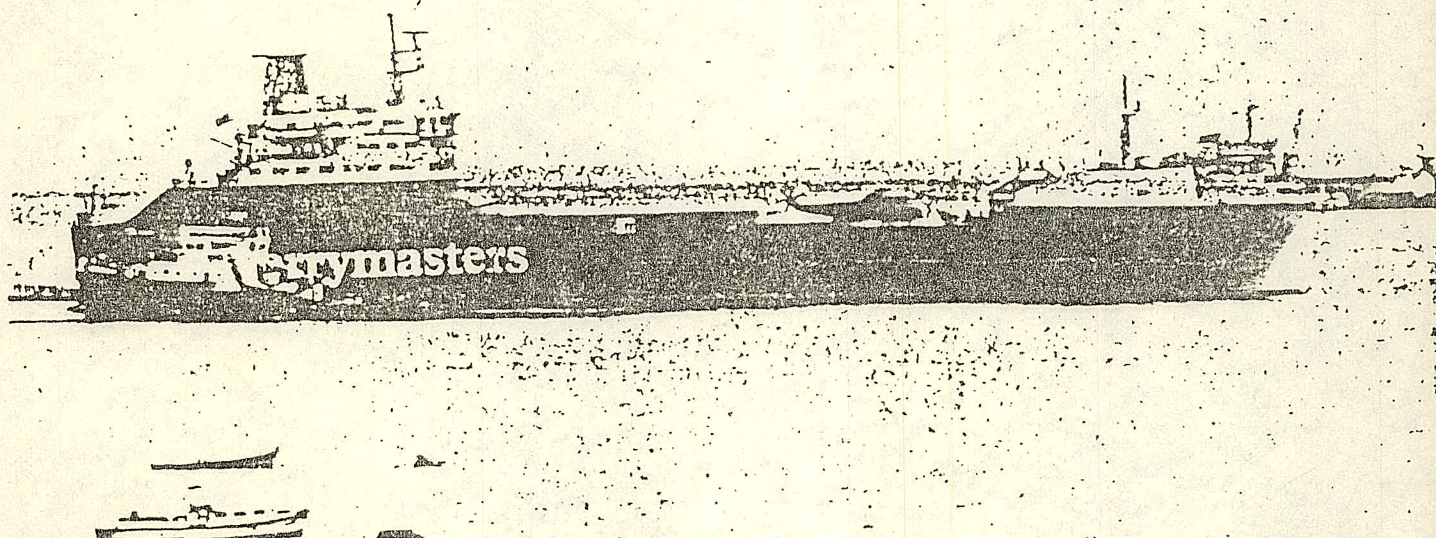
El "CAMBERRA" modificado para las operaciones de las Malvinas.



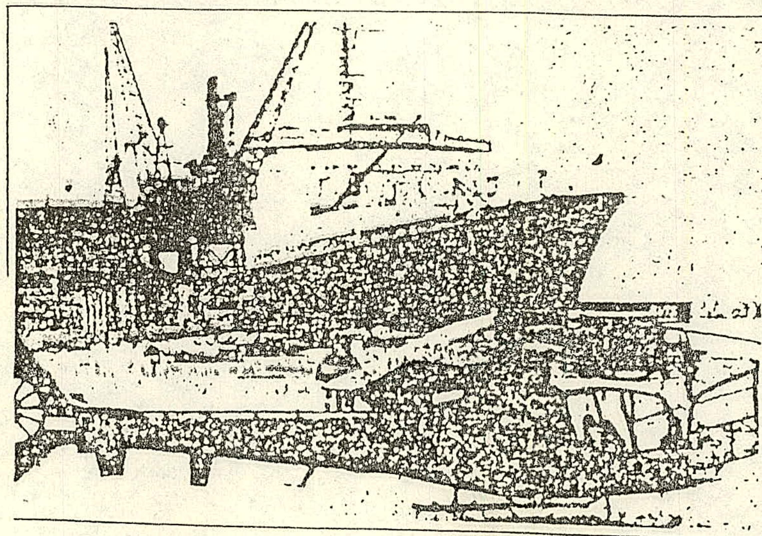
El RO-RO ferry "ELK" requisado para llevar carros ligeros y equipo movil para las Malvinas.



Gran actividad de buques mercantes en Ascensión: un helicóptero L transborda material desde un carguero a un portacontenedores.



Un portacontenedores con un helicóptero SEA KING sobre la cubierta de carga.



El "QE2" mientras es adaptado en los muelles de Southamton para su nueva mision de transporte de tropas.